



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

10.0862.02

05.8458.04

08.5348.03

Basel, 2. März 2011

Kommissionsbeschluss
vom 2. März 2011

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ausgabenbericht 10.0862.01 Grenzacherstrasse, Abschnitt
Bushaltestelle Allmendstrasse bis Hörnli Grenze**

und zu den Anzügen

**05.8458.01 Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Verbesse-
rung des Fahrradstreckennetzes von Grenzach-Wyhlen nach
Basel**

**08.5348.01 Guido Vogel und Konsorten betreffend Kreisel auf
der Kreuzung Grenzacherstrasse / Hörnliallee**

1. Ausgangslage

Die Grenzacherstrasse führt vom Wettsteinplatz bis zur Landesgrenze zu Deutschland beim Hörnli. Es handelt sich um eine Hauptverkehrsachse, auf der die beiden Buslinien 31 und 38 verkehren. Im letzten Abschnitt vor der Landesgrenze, zwischen der Bushaltestelle Allmendstrasse und Hörnli Grenze, befindet sich die Grenzacherstrasse in einem baulich sehr schlechten Zustand. Die augenfälligen Belagsschäden machen eine Totalsanierung des gesamten Fahrbahnoberbaus notwendig. Weil neben den Erhaltungsmassnahmen, die als gebundene Ausgaben aus dem Rahmenkredit „Erhaltung Strassen“ finanziert werden, auch Umgestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrsführung vorgesehen sind, beantragt der Regierungsrat beim Grossen Rat einen Kredit in der Höhe von CHF 1,44 Mio. Die Gesamtausgaben für Umgestaltung und Totalsanierung betragen gemäss Ausgabenbericht CHF 3,00 Mio. Gleichzeitig nehmen IWB, Swisscom und BVB verschiedene Arbeiten auf eigene Rechnung vor. So entfernen die BVB die nicht mehr benötigten Fahrleitungsmasten für Trolleybusse.

Die im Sanierungssperimeter Allmendstrasse bis Hörnli Grenze vorgesehene funktionale Verbesserung der Grenzacherstrasse beruht in erster Linie auf einer Optimierung ihres Querschnitts. Dabei werden die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt; in erster Linie verbessern die vom Grossen Rat zu bewilligenden Umgestaltungsmassnahmen aber die Situation für den Langsamverkehr. So sollen neu auf beiden Strassenseiten Velostreifen markiert werden. Stadteinwärts erhöht die Verunmöglichung des – bereits heute unrechtmässigen – Parkierens auf dem Bankett entlang der Familiengärten die Sicherheit des Veloverkehrs. Dank der Neuordnung der Bushaltestellen und der Verschiebung der Fussgängerquerungen werden auch diese sicherer. Der Fussverkehr soll zudem rheinseitig ein eigenes, genügend breites Trottoir erhalten. Zu den jeweiligen Details sei auf den Ausgabenbericht des Regierungsrats verwiesen.

Der Grosse Rat hat den *Ausgabenbericht 10.0862.01 Grenzacherstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Allmendstrasse bis Hörnli Grenze* am 9.6.2010 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese hat sich an ihren Sitzungen vom 16.6.2010, 1.9.2010, 8.9.2010, 13.10.2010, 1.12.2010, 5.1.2011 und 2.2.2011 mit dem Vorhaben auseinandergesetzt. Den vorliegenden Bericht hat sie an ihrer Sitzung vom 2.3.2011 verabschiedet.

2. Erörterungen der UVEK

Im kantonalen Richtplan 2009 ist als Option für die Entwicklung neuer Siedlungsgebiete in den Arealen Rheinacker und Landauer eine „neue Grenzacherstrasse“ neben den Gleisen der Hochrheinstrecke der Deutschen Bahn enthalten. Es ist also denkbar, dass die Grenzacherstrasse künftig einmal umgelegt wird; dies wäre aber erst in etwa 20 bis 25 Jahren der Fall. Ein Verzicht auf die dringend notwendige Sanierung der heutigen Grenzacherstrasse im Abschnitt Allmendstrasse bis Hörnli Grenze mit Verweis auf diese Zukunftsperspektive ist deshalb nicht denkbar. Ein Verzicht auf die funktionale Verbesserung wäre aus Sicht des Regierungsrats unverhältnismässig.

Die UVEK schliesst sich der Haltung des Regierungsrats an. Auf die im Rahmen der notwendigen Sanierung möglichen Verbesserungen zu verzichten wäre angesichts der gerin-

gen Mehrkosten dafür falsch. Die UVEK hat sich bei der Beratung des Geschäfts denn auch nicht mit dieser Frage, sondern mit Projektinhalten auseinandergesetzt, die zu weiteren Verbesserungen für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer führen sollen. Im Rahmen der langen und intensiven Diskussion hat die UVEK von der Verwaltung mehrere Zusatzvarianten ausarbeiten lassen, die allerdings alle die gängigen Normmasse in Teilbereichen nicht erfüllt haben. Aus Sicht der UVEK ist die Untersuchung solcher Varianten gerechtfertigt, wenn damit dennoch Verbesserungsmassnahmen erreicht werden können. Sie legt dem Grossen Rat ein leicht verändertes Projekt zum Beschluss vor.

2.1 Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs

2.1.1 Grundsätzliches

Die Grenzacherstrasse ist zwischen Peter Rot-Strasse und Hörnli Grenze eine offizielle Verbindung des kantonalen Velo-/Mofaroutennetzes. Da es sich um eine Hauptverkehrsachse handelt, sind spezielle Massnahmen zugunsten dieser Verkehrsarten vorzusehen, was der Regierungsrat auch beabsichtigt. Die UVEK hat die Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs auf dieser viel befahrenen Veloroute im Einzelnen geprüft. Kritisch eingestellt ist sie insbesondere gegenüber dem Grundsatz der Verwaltung, für Velofahrende in erster Linie Velostreifen auf Ebene Fahrbahn zu markieren und auf die Erstellung baulich abgetrennter Velowege zu verzichten, wenn diese zu Konflikten mit Fussgängern führen können. Sie erachtet es für angemessen, den Veloverkehr zur Steigerung der Attraktivität des Velofahrens wo immer möglich vom Autoverkehr zu trennen. Die viel befahrene Grenzacherstrasse erscheint ihr dafür als geradezu prädestiniert. Vor diesem Hintergrund hat die UVEK verschiedene Anpassungen am regierungsrätlichen Projekt diskutiert.

2.1.2 Kreuzungsbereich und Bushaltestelle Allmendstrasse

Die Situation rund um die Bushaltestelle Allmendstrasse ist vor allem für jene Velofahrenden suboptimal, die von der Kraftwerkbrücke kommend links in Richtung Grenzacher-Promenade abbiegen. Sie müssen die Grenzacherstrasse innerhalb von 450 Metern zwei Mal überqueren – zuerst nach der Auffahrt vom Kraftwerk und dann nochmals bei der Bushaltestelle Sportzentrum Rankhof. Wie Beobachtungen zeigen, missachten viele Velofahrenden diesen offiziellen Weg und benutzen stattdessen das Trottoir in Richtung Basel. Die UVEK hat ausführlich diskutiert, ob und falls ja mit welchen Massnahmen dieses heute rechtswidrige Verhalten künftig erlaubt werden könnte.

Das Planungsamt im Bau- und Verkehrsdepartement hat der UVEK die Konsequenzen einer Verbreiterung des Trottoirs in diesem Bereich mit der Absicht, den Veloverkehr in beide Richtungen zuzulassen, aufgezeigt. Das Projekt des Regierungsrats sieht bei der Allmendstrasse stadtauswärts für den Bus eine Fahrbahnhaltestelle mit einer Trottoirbreite von 2,00 Metern vor. Möglich wäre eine Trottoirbreite von bis zu 3,50 Meter, wenn die Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Strassenseite zu Lasten der dortigen Grünrabatte anders gestaltet würde. Mit dem Eingriff in die Rabatte würde die Bushaltestelle in Richtung Stadt überdies die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen. Die Verkleinerung des Grünstreifens hätte gemäss Angaben der Stadtgärtnerei allerdings negative Konsequenzen

für das Wurzelwerk der dortigen markanten Platane; sie würde in ihrer Vitalität geschwächt. Die Rabatte ist ausserdem für Baumeratzpflanzungen vorgesehen.

Deutlich gegen den Veloverkehr auf dem Trottoir spricht sich der Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei aus. Er könnte dieser Variante in einem Baubeglehen nicht zustimmen und eine entsprechende Verfügung der Verkehrsanordnung nicht genehmigen. Grund dafür sind die potenziellen Konflikte zwischen Velofahrenden, Buspassagieren und zu Fuss Gehenden auf dem gesamten rheinseitigen Trottoir, insbesondere aber im Haltestellenbereich. Die Buspassagiere müssten direkt auf das vom Veloverkehr mitbenutzte Trottoir aussteigen. Dieses erfüllt auch bei einer Breite von 3,50 Metern die VSS-Norm von 3,70 Metern für Trottoirs, auf denen Velos in beide Richtungen zugelassen sind, nicht. Zudem verlangt die VSS-Norm für einen Wartebereich einer ÖV-Haltestelle 1,50 Meter zusätzlichen Raum, der an dieser Stelle unmöglich angeboten werden kann. Eine Velozulassung auf dem rheinseitigen Trottoir im Gegenverkehr ist deshalb abzulehnen. Das Befahren von Warteräumen für ÖV-Passagiere durch Velos muss durch geeignete Massnahmen verhindert werden.

Die UVEK geht zwar davon aus, dass sich an der heutigen Praxis – dem illegalen Befahren des Trottoirs im Bereich der Haltestelle – nach der Umgestaltung der Grenzacherstrasse nichts verändern wird, hält jedoch aufgrund der sicherheitsrelevanten und rechtlichen Bedenken des Dienstes für Verkehrssicherheit nicht an ihrer ursprünglichen Absicht fest. Sie weist gleichzeitig darauf hin, dass die Situation für Velofahrende, die vom Kraftwerk kommend in Richtung Basel fahren wollen, insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen auch in Zukunft unbefriedigend bleibt. Wird das Trottoir von Velofahrenden trotz Verbots befahren, ist dies im Bereich der Bushaltestelle aufgrund der Trottoirbreite von lediglich zwei Metern sogar gefährlicher als bei der angedachten Verbreiterung des Trottoirs. Die rechtliche Verantwortung bei einem Unfall liegt in einem solchen Fall aber vollständig beim Falschfahrer.

2.1.3 Kreuzungsbereich Landauerstrasse

Im Kreuzungsbereich Grenzacherstrasse / Landauerstrasse ist aus Platzgründen (Abbiegespuren in die Landauerstrasse und für die Velofahrenden zur Kraftwerkbrücke) in Richtung Hörnli Grenze nur ein Velostreifen und kein Veloweg auf dem Niveau des Trottoirs möglich. Weil sehr viele Velofahrende – auch solche, die von der Kraftwerkbrücke kommen – in die Landauerstrasse abbiegen, ist der Velostreifen an diesem Ort die richtige Lösung. Die UVEK schliesst sich dem Vorschlag des Regierungsrates an.

2.1.4 Abschnitt Landauerstrasse bis Bushaltestelle Hörnli Grenze

Heute besteht stadtauswärts von der Landauerstrasse bis unmittelbar vor der Bushaltestelle Hörnli Grenze ein von der Fahrbahn abgehobener, 1,50 Meter breiter Veloweg – auf der gleichen Ebene wie das 1,50 bis 2,00 Meter breite Trottoir. Er ist von dem den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehaltenen Teil nur mittels Bodenmarkierung abgegrenzt. Weil stadteinwärts Velomassnahmen fehlen, nutzen den Veloweg auch Velofahrerinnen und Velofahrer widerrechtlich in der Gegenrichtung. Beim Kreuzen mit anderen Velos und auch beim Überholen Velo / Velo müssen sie auf den Fussweg ausweichen, was zu Konflikten mit Fussgängerinnen und Fussgängern führen kann. Weil die widerrechtlich verkehrenden Velo-

fahrenden in aller Regel auch vor dem Kiosk beim Abgang zum Kraftwerk Birsfelden auf dem Trottoir weiterfahren – und nicht auf den dort in Richtung Basel vorhandenen Velostreifen bzw. -weg auf der anderen Strassenseite wechseln, kommt es auch zu Konflikten mit Busspassagieren, die an den Haltestellen Allmendstrasse und Sportzentrum Rankhof ein- oder aussteigen (vgl. auch Kapitel 2.1.2).

Das Projekt des Regierungsrats sieht zwischen der Landauerstrasse und der Bushaltestelle Hörnli Grenze Velostreifen mit einer Breite von 1,50 Metern in beide Fahrtrichtungen vor. Um den dafür notwendigen Platz zu schaffen, muss die Strasse zu Lasten des unbefestigten Banketts entlang der Freizeitgärten verbreitert werden. Das heute ebenfalls widerrechtliche, aber geduldete Parkieren auf diesem Bankett wird nicht mehr möglich sein. Mit Signalisation und Markierung soll das für den Veloverkehr gefährliche Wenden von Autos auf dem Vorplatz des Pumpenhauses der IWB an der Grenzacherstrasse 511 – eine Folge des Linksabbiegeverbotes aus der Hörnliallee in Richtung Grenzach-Wyhlen – ebenfalls untersagt werden. Den Autofahrern, die von der Hörnliallee her kommend nach Grenzach-Wyhlen fahren möchten, ist eine Alternativroute zu signalisieren, die in einer Richtungsumkehrung beim Rankhof zurück Richtung Landesgrenze bestehen könnte.

Die UVEK erachtet den Velostreifen in Richtung Hörnli Grenze gegenüber der heutigen Situation als Rückschritt. Aus Sicherheitsaspekten erachtet sie einen von der Fahrbahn abgehobenen Veloweg für besser. Sie schlägt deshalb vor, an der heutigen Situation mit einem Veloweg auf Ebene Trottoir festzuhalten. Als Folge davon muss die Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr aufgrund der baulichen Begrenzung durch den Trottoirrand beidseits von 3,00 auf 3,20 Meter verbreitert werden. Überdies ist ein Überholen Velo / Velo bei einer Breite von 1,75 Metern (wie schon heute) im Gegensatz zu einem Velostreifen, bei dem man auf die Fahrspur für die Autos ausweichen kann, nicht bzw. nur durch ein illegales Ausweichen auf das Trottoir möglich. Die UVEK geht davon aus, dass solche Überholmanöver stattfinden werden, erachtet die damit verbundene Gefahr aufgrund der nur wenigen Fussgängerinnen und Fussgänger aber für vertretbar. Sie weist darauf hin, dass auf der gegenüberliegenden Strassenseite zwischen Bettingerweg und Landauerstrasse ein zusätzliches Trottoir zur Erschliessung der Freizeitgärten und für die Spaziergänger in Richtung Friedhof Hörnli (via Bettingerweg) entsteht (vgl. Kapitel 2.2). Die Situation verbessert sich gegenüber heute also auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

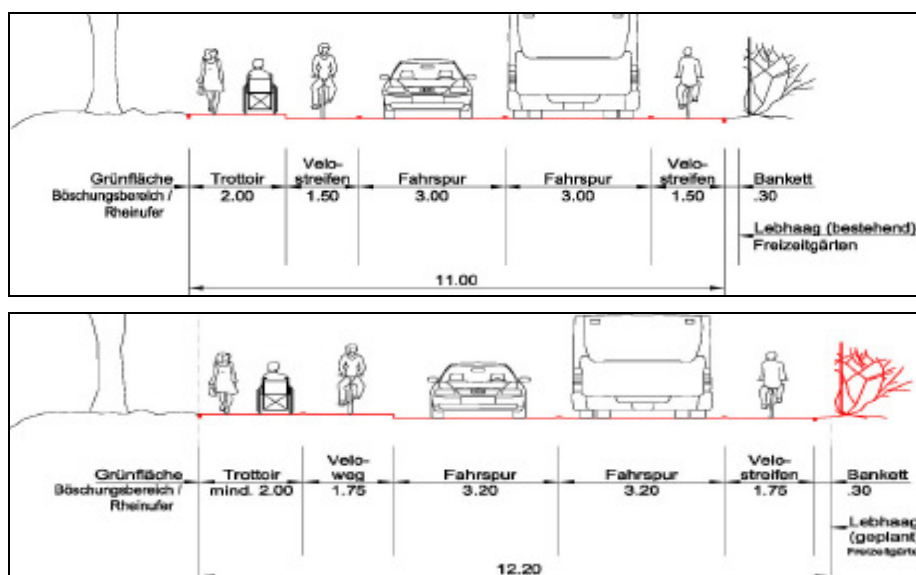
Der Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei erklärt sich mit der von der UVEK vorgeschlagenen Lösung im Sinne eines Kompromisses einverstanden, auch wenn er gewisse Bedenken anmeldet. Bei einer Breite von weniger als vier Metern kann keine getrennte Velo-/Fusswegführung signalisiert und markiert werden. Mit der Signalisierung „Fussweg, Velos gestattet“ würde die Akzeptanz der in Basel angestrebten Standardlösung – Velostreifen auf Fahrbahnniveau – für diese Art von Strassenhierarchie aus Sicht des Dienstes für Verkehrssicherheit vermindert. Eine Führung des Veloverkehrs stadtauswärts auf Niveau Trottoir bringe unnötige und vorprogrammierte Konflikte zwischen Fussgängerinnen, Fussgängern und Velofahrenden mit sich. Existiere nur im Knotenbereich Landauerstrasse ein Velostreifen auf Ebene Fahrbahn, könne dies Velofahrende in Richtung Hörnli Grenze überdies dazu verleiten, auch in diesem Bereich das Trottoir zu benutzen.

In Richtung Basel ist ein von der Fahrbahn abgehobener Veloweg aufgrund der Einmündungen beim Pumpenhaus der IWB und beim Bettingerweg schwieriger zu realisieren. Die

UVEK möchte aber den Velostreifen wenigstens von 1,50 auf 1,75 Meter verbreitern und damit die kantonalen Vorgaben an Velowege einhalten. Sonst besteht die Gefahr, dass der Velostreifen nicht benutzt wird und auch künftig rechtswidrig das Trottoir auf der Gegenseite befahren wird.

Die von der UVEK in diesem Abschnitt der Grenzacherstrasse angeregten Änderungen haben einen höheren Platzbedarf zur Folge (vgl. Abbildung 1). Die baulichen Massnahmen und der zusätzliche Landerwerb von 254 Quadratmetern auf Seite der Freizeitgärten führen zu Ausgaben von CHF 380'000. Die UVEK schlägt dem Grossen Rat vor, diese Kosten dem Velorahmenkredit zu belasten, da es sich um Verbesserungen zu Gunsten des Veloverkehrs handelt.

Abbildung 1: Strassenquerschnitt Variante Ausgabenbericht (oben) und Variante UVEK (unten)



Anmerkung: Zwischen Landauerstrasse und Bettingerweg ist zwischen Velostreifen und Freizeitgärten zusätzlich ein Trottoir von 1,50 Metern vorgesehen.

2.2 Massnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs

Entlang der Freizeitgärten soll zwischen Landauerstrasse und Bettingerweg sowie ab der neuen Bushaltestelle Hörnli Grenze in Richtung Landesgrenze ein Trottoir realisiert werden. Der Fussverkehr vom Bettingerweg zur Bushaltestelle Allmendstrasse (Freizeitgartenbesitzer, Benutzer der Sportanlagen etc.) bekommt so eine direkte und sichere Verbindung zur nächsten Bushaltestelle.

Weitere Verbesserungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind durch Anpassungen bei den beiden Bushaltestellen Allmendstrasse und Hörnli Grenze geplant:

Die Bushaltestelle Allmendstrasse in Fahrtrichtung Hörnli Grenze soll so verschoben werden, dass haltende Busse vom motorisierten Verkehr nicht mehr überholt werden können; das Gefahrenpotenzial für Fussgängerinnen und Fussgänger, die die Fahrbahn nach dem Aussteigen über den Fussgängerstreifen überqueren, kann so minimiert werden.

Die Bushaltestelle Hörnli Grenze musste Anfang 2009 wegen der neuen Linie 38, die teilweise aus Grenzach-Wyhlen in die Grenzacherstrasse fährt, aus der Hörnliallee in die Grenzacherstrasse verschoben werden. Mit dem anstehenden Projekt soll nun auch der Fussgängerstreifen verschoben werden. Heute führt dieser im Einmündungsbereich Hörnliallee ohne Mittelinsel über drei Fahrspuren. Mit der Verschiebung aus dem Kreuzungsbereich in Richtung der neuen Bushaltestelle lässt sich der Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel als zusätzliche Querungshilfe ausstatten. Diese Mittelinsel hat zur Folge, dass der in Richtung Grenzach-Wyhlen bzw. in die Hörnliallee fahrende Bus ebenfalls nicht mehr vom motorisierten Verkehr überholt werden kann. Dies erhöht die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger. Gleichzeitig verbessert sich die Verkehrssituation für den Bus bei einem Rückstau vom Knoten her.

2.3 Massnahmen zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs

In Zusammenhang mit den anstehenden Sanierungsmassnahmen sind auch Möglichkeiten zur Verbesserung des Kreuzungsbereiches Grenzacherstrasse / Hörnliallee geprüft worden. Mit der Verbreiterung der Fahrbahn verbessert sich die Befahrbarkeit der Kreuzung. Vom Zoll her kommende Fahrzeuge können den Bus im Haltestellenbereich dank neuer Haltebucht überholen und somit den Knoten räumen. Eine Verkehrsentsflechtung bringt auch die Verlegung des Fussgängerstreifens in Richtung Bushaltestelle. Als nicht umsetzbar hat sich hingegen ein Kreisell erwiesen. Im Zusammenhang mit dem *Anzug 08.5348.01 Guido Vogel und Konsorten betreffend Kreisell auf der Kreuzung Grenzacherstrasse / Hörnliallee* wurde diese Option geprüft. Ein Minikreisell wäre aufgrund der bestehenden Verkehrsströme überlastet; zudem würden sich die Zufahrten aus Grenzach-Wyhlen und der Hörnliallee in die Grenzacherstrasse verschlechtern. Ein normgerechter Kreisell ist aus Platzgründen nicht möglich.

Zu einer erheblichen Kapazitätseinbusse und somit zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation würde das Aufheben des Linksabbiegeverbotes aus der Hörnliallee in Richtung Grenzach-Wyhlen führen. Es bräuchte dafür zwingend eine separate Linksabbiegespur in der Hörnliallee und eine Verlängerung beider Aufstellspuren in der Grenzacherstrasse in Richtung Grenze. Beides ist aus Platzgründen unmöglich.

3. Anträge an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 2. März 2011 mit 8:0 Stimmen ohne Enthaltungen verabschiedet und den Vizepräsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit dem gleichen Stimmenverhältnis die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfs.

Einstimmig beantragt die UVEK, den Anzug 05.8458.01 Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Verbesserung des Fahrradstreckennetzes von Grenzach-Wyhlen nach Basel (P058458) abzuschreiben.

Ebenfalls einstimmig beantragt die UVEK, den Anzug 08.5348.01 Guido Vogel und Konsorten betreffend Kreisel auf der Kreuzung Grenzacherstrasse/Hörnliallee (P085348) abzuschreiben.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Christian Egeler

Vizepräsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Gesamtsanierung und Verbesserung der Verkehrssituation Grenzacherstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Sportzentrum Rankhof bis Hörnli Grenze

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ausgabenbericht Nr. 10.0862.01 und den Bericht Nr. 10.0862.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Für die Umgestaltung der Grenzacherstrasse im Abschnitt Bushaltestelle Allmendstrasse bis Hörnli Grenze mit Verbesserung der Verkehrssituation wird ein Kredit von CHF 1'440'000 inkl. Mehrwertsteuer (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2009 = 105.6) zu Lasten der Rechnung der Jahre 2011 und 2012 des Tiefbauamts (Position 6170.110.21063), Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, bewilligt.
2. Die Ausgaben von CHF 380'000 inkl. Mehrwertsteuer (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2009 = 105.6) für die Querschnittsänderung zugunsten des Veloverkehrs zwischen dem Kreuzungsbereich Landauerstrasse und der Bushaltestelle Hörnli Grenze werden dem zweiten Velorahmenkredit belastet.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.